

СЕКЦІЯ 5

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РІЗНИХ ГАЛУЗЯХ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА У ГАЛУЗІ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ

І. Ю. ШЕВЧЕНКО, канд. екон. наук,
доц. кафедри економіки підприємства

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, м. Харків

Автомобілебудування є стратегічно важливою частиною машинобудування в Україні. Автомобілебудування як важлива сфера національної економіки постійно знаходиться під пильною увагою органів державної влади, що втілюється у прийнятті ряду нормативно-правових актів, направлених на забезпечення розвитку даної галузі.

Так, нині основу нормативно-правового підґрунтя регулювання розвитку автомобілебудування в Україні складають такі акти органів законодавчої та виконавчої влади: Закон України «Про розвиток автомобільної промисловості України», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності, пов'язаної з виробництвом автомобілів та автобусів, і порядку здійснення контролю за їх додержанням», Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року» [1]. Перші два нормативно-правові акти є базовими – тими, що визначають загальні умови господарювання в сфері автомобілебудування.

Натомість особливої уваги заслуговує третій із вказаних нормативно-правових актів. Прийнятий у 2014 році програмно-цільовий документ має на меті забезпечення виходу вітчизняної автомобілебудівної галузі з кризового стану та забезпечення її подальшого розвитку. У попередніх дослідженнях автора [2] було вказано на певні недоліки в структурі даного нормативно-правового документу та необхідність його вдосконалення.

Закономірно постає питання щодо того чи дійсно вказаний нормативно-правовий акт є «цільовим».

Так, за актуальними даними Асоціації автовиробників України «УкрАвтопром» [3] станом на 1 грудня 2016 року виготовлення легкових автомобілів в Україні здійснювали лише ПАТ «ЗАЗ» і ПрАТ «Єврокар».

Натомість, у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року жодним чином не уточнено в якому обсязі та які саме автовиробники отримають державну підтримку в процесі досягнення кількісних показників ефективності програмно-цільового документу: «...покриття внутрішнього попиту автомобілями вітчизняного виробництва на 70 відсотків, збільшення до 2020 року випуску легкових автомобілів до 734,4 тис. одиниць та нарощування експортного потенціалу до 220,3 тис. автомобілів» [4].

Тривожною тенденцією, що свідчить про послаблення державно-приватного партнерства в галузі автомобілебудування в Україні, є переважне використання органами законодавчої та виконавчої влади найбільш загального підходу при прийнятті відповідних нормативно-правових актів.

Так, ще в недалекому минулому мало місце повсякчасне прийняття «індивідуалізованих» нормативно-правових актів на кшталт Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів та автобусів товариством з обмеженою відповідальністю «Кременчуцький автоскладальний завод»», Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів і автобусів відкритим акціонерним товариством «Луцький автомобільний завод»», Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Інвестиційної програми виробництва вантажних автомобілів, автобусів, комплектуючих виробів і запасних частин до них закритим акціонерним товариством «Львівський автомобільний завод»», Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про надання сировини Кременчуцькому автомобільному заводу», Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про митне оформлення вантажів, отриманих Луцьким автомобільним заводом», Указу Президента України «Про відзначення державними нагородами України працівників акціонерного товариства «Запорізький автомобілебудівний завод»», Указу Президента України «Про присвоєння почесних звань України працівникам відкритого акціонерного товариства «Кременчуцький автомобільний завод», Полтавська область» [5],

які слугували формальним підтвердження активного державно-приватного партнерства в галузі автомобілебудування в Україні.

Література

1. Шевченко І. Ю. Нормативно-правове підґрунтя забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних автовиробників на національному ринку продажу автомобілів / І.Ю. Шевченко // Економіка та держава: Міжнар. наук.-практ. журнал. – К. – 2015. – № 8. – С. 29-32.
2. Шевченко І. Ю. Аналіз Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування в Україні / І. Ю. Шевченко // Актуальні проблеми економіки та фінансів: збірник тез наукових робіт V Міжнародної науково-практичної конференції (Буковель–Україна) «21–24» березня 2016 року, II том / Фінансово-економічна наукова рада, 2016. – С. 44-48.
3. Motor vehicle production in Ukraine (units). Statistics of Ukrainian Motor Vehicle Manufacturers Association «UkrAutoprom» [E-resource]. – Access mode: <http://ukrautoprom.com.ua/wp-content/uploads/2016/12/prod-11-2016.pdf>.
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку легкового автомобілебудування на період до 2020 року» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/25-2014-p>.
5. Законодавство України. Офіційний веб-портал Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws>.

ОСВІТНІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Н. В. ШАТАЛОВА, вчитель історії та правознавства

Харківська спеціалізована школа I-III ступенів № 155, м. Харків

Державно-приватне партнерство (ДПП) в сфері освіти можна представити як взаємодія державних освітніх установ і структур бізнесу на основі взаємних інтересів для досягнення загальних цілей. Також можна сказати, що це партнерство являє собою альянс між державою і бізнесом з метою реалізації освітніх проектів на основі законодавчих актів і спеціальних угод.

Аналіз законодавства у сфері ДПП, в тому числі в сфері освіти, включаючи фінансові механізми регулювання цієї діяльності, показує його